



De isla de Trinidad a Colombia

Venezuela,
país de grandes contrastes

Vista del puerto de Gustavia en San Barth

Tras algo más de dos meses de revisiones y mejoras a bordo del Tin Tin en la isla de Trinidad, nuevamente nos hacíamos a la mar, en esta ocasión arrumbando a tierras venezolanas y, concretamente, al archipiélago de Los Testigos. La travesía resultaba algo inquietante, pues la costa continental al sur de este área es uno de los puntos más calientes de piratería de hoy en día.

Por ello preferimos abrir rumbo y navegar a unas 40 millas al norte de la Península de Paría, con el propósito de evitar algún desafortunado encuentro. Nuestros cálculos de arribada fallaron satisfactoriamente debido a la corriente favorable, por lo que al alba nos situábamos muy cerca del destino y pusimos rumbo directo al Testigo Grande. Enseguida divisamos el fondeadero situado entre Punta Tamarindo y la Isla Langoleta, frente a una playa de arena blanca cubierta de palmeras. Las islas de Venezuela son auténticos paraísos cuyos moradores son pescadores, los cuales mantienen sus playas vírgenes salpicándolas únicamente con pequeñas cabañas, donde la mayoría vive en consonancia con la naturaleza. La Blanquilla, Tortuga, Los Palanquinos, Cayo Herradura, Los Roques y Las Aves son algunas de las islas y archipiélagos donde disfrutamos intensamente cada día de estas cálidas y transparentes aguas. Como no podía ser de otra manera, también recalamos en Isla Margarita con el propósito de abastecer los pañoles, pues es un lugar ideal de avituallamiento al existir una oferta muy extensa a precios realmente bajos. El único inconveniente que cabe destacar es su principal fondeo, Porlamar, ya que a su mal fondo se le

Recorrido del **Tin Tin** de España a Centroamérica.



buen recaudo alejados del cinturón que habitualmente es afectado por estos devastadores fenómenos. Después de una estancia de siete meses en Venezuela y teniendo en cuenta estos importantes condicionantes, decidimos arribar hacia el área norte de las Pequeñas Antillas. Trazamos una ruta que partiría directamente desde la Isla Blanquilla (situada al NW de Margarita) hacia la isla de San Martín y, desde allí, iríamos recorriendo tranquilamente el arco antillano rumbo sur para recalcar otra vez en Trinidad y guarecernos de nuevo durante la siguiente temporada de huracanes. Tras una agradable travesía de algo más de 400 millas, con buen viento y abundante tráfico marítimo, recalamos en Marigot Bay en la isla de San Martín, una protegida y amplia ensenada atestada de veleros a nuestra llegada. Al poco tiempo, una perturbación meteorológica alargó nuestra estancia en esta isla, al tener que guarecernos en el interior del lagoón de una mar de fondo que llegó a alcanzar los cinco metros de altura. La isla de Sant Barth, nuestro siguiente destino situado a tan sólo 25 millas, seguía la misma tesitura de isla cara y elitista, donde el refinamiento francés se ha consolidado. La Bahía de Gustavia posee un amplio fondeo, además de una marina donde normalmente atracan imponentes ya-

suma cierta inseguridad al haberse dado robos ocasionales e incluso ¡con la tripulación a bordo!

Navegando por las Antillas Menores

Una de las grandes satisfacciones que tiene navegar en un velero por áreas tropicales es la libre elección del siguiente destino. Para ello siempre hay que tomar las decisiones dentro de la temporada que está fuera del periodo de los huracanes, y que en el caso del Caribe, comprende el verano Boreal, o sea, desde el mes de noviembre hasta el mes de junio. Fuera de estos meses hay que mantenerse a

Tin Tin en el fondeo de Les Saint (Guadalupe)



Frutero a domicilio en Santa Lucía



tes. Nuestro periplo por las Antillas nos hizo ir cambiando de islas francesas a islas inglesas, acusando el gran contraste social y económico existente entre ambas colonias. La isla de Montserrat, situada a 81 millas y antigua colonia inglesa, fue la siguiente arribada. Rendezvous Bay dispone de un fondeo estupendo cuando no sopla viento norte y, por ello, pudimos disfrutar durante unos días de sus bellos fondos para bucear en aguas cristalinas. Allí nos manteníamos alejados de la furia del volcán Soufriere Hill, aún activo, que



Los dos Pitons en Santa Lucía



Aguas cristalinas en Bequia

sepultó bajo lava y cenizas las tres cuartas partes de la ciudad en el año 1997. Siguiendo la ruta hacia el sur, arribamos a otra isla francesa aunque para nuestra grata sorpresa en ésta se respiraba el auténtico aire caribeño: Guadalupe. Allí disfrutamos plenamente del archipiélago de Des Saintes y concretamente de la Ilet Cabrit, un hermoso lugar aunque de profundas áreas de fondeo. Pero quizás la isla que mejor recuerdo nos dejó fue Dominica, antigua colonia inglesa y que ahora es una ínsula pobre económicamente, pero rica en historia y de una belleza natural sin igual. Último reducto de



los indios Carib, Dominica está alejada de lujosos resorts y del turismo masificado, encontrándose en estado casi virgen. Por otro lado, Portsmouth Bay ofrece un resguardo perfecto para poder dejar el barco fondeado con tranquilidad y adentrarse en la isla. Roseau, la capital, es una ciudad muy acorde con la isla, natural, sin grandes pretensiones y, sobre todo, con gente muy amable y cordial que brinda fácilmente una sonrisa. En Dominica terminó el recorrido por las Islas de Sotavento y nos adentramos en las de Barlovento, llamadas así desde la llegada de las primeras naves al "Nuevo Mundo". A continuación recalaríamos en las islas de Martinica, Santa Lucia, San Vicent, Las Granadinas, Bequia, Mayreau, Tobago Cays, Unión, Frigate Island, Carriacou y, finalmente, Grenada, donde dimos por terminado nuestro periplo. Islas todas ellas muy diferentes recorridas en 125 días y con 1043 millas surcadas desde la partida de Venezuela.

Zona antigua de la capital de Grenada





Tin Tin fondeado frente a Frigate Island



Playa de las tres palmeras en la Isla de La Blanquilla (Venezuela)



Rumbo a las A, B, C (Antillas Holandesas)

Al final de la temporada, de nuevo arribamos en la isla de Trinidad, donde al igual que en la anterior visita, nos topamos con unas autoridades extremadamente militarizadas y de trato brusco. Durante nuestra estancia afrontamos la revisión del barco de fin de temporada, llevada a cabo con meticulosidad y, al mismo tiempo, adquirimos todo tipo de repuestos, ya que a partir de ese momento tendríamos que ingeniárnoslas para conseguir lo necesario ante la gran dificultad de encontrar tiendas náuticas específicas. Con el Tin Tin arranchado para proseguir el viaje zarpamos nuevamente, pero en esta ocasión rumbo a las Antillas Holandesas, aprovechando para recalar por última vez en islas venezolanas algunas ya conocidas y otras nuevas, al quedar de paso en nuestra derrota hacia el oeste. El último punto de recalada en Venezuela fue el archipiélago de Las Aves, un paradisíaco paraíso. Para navegar por allí fue necesario guiarnos escripu-

losamente por el color de sus aguas: a mayor intensidad del azul, mayor calado. Este tipo de navegación se hace más necesario cuando la cartografía de la zona no es buena. Para transitar entre los arrecifes de coral es necesario extremar la vigilancia, atendiendo a la apariencia de las aguas para detectar áreas de bajo calado y, sobre todo, haciéndolo con el sol bien alto sobre el horizonte. Además, se hace imprescindible dejar la traza (track) marcada en la cartografía electrónica, con el fin de poder retornar con seguridad en el caso de la irrupción de algún fenómeno meteorológico adverso. Días después y con el sol en su cenit, partimos de isla Palmera, en las Aves de Sotavento, rumbo a Bonaire, concretamente a su capital Kralendijk. Con sólo una distancia de 43 millas a destino, la navegación fue bastante incómoda, ya que el viento extraordinariamente soplabla del oeste... Durante el acercamiento recorrimos toda la cara suroeste de la isla, una gran

llanura cubierta de salinas. Nos percatamos de que a escasos metros de la costa la sonda no disminuía de los 80 metros. Al estar la isla considerada un Parque Natural, el fondeo está estrictamente prohibido. Para quienes no quieren atracar en la marina, existe una amplia zona de puntos de amarre a muertos a lo largo de todo el paseo marítimo con capacidad para unos 40 barcos. Kralendijk, cuyo significado es "Dique de Coral", fue llamado así por los primeros tripulantes de los buques de carga holandeses, que llegaron a la isla para abastecerla ante la dificultad que tenían a la hora de anclar en los profundos fondos coralinos. Hoy en día ese tema está solucionado, aunque tenemos que reconocer que impresiona bastante el hecho de estar amarrado sobre un fondo de 10 metros y a escasos metros de la carretera. Una noche nos despertó un fuerte viento, soplaban 35 nudos colocando la popa del Tin Tin hacia la costa. La perspectiva no era nada alentadora. Más aún, cuando el velero comenzó a cabecear con dureza por la mar de fondo que se formó. El pronóstico meteorológico para el día siguiente no era bueno, una perturbación asociada a una onda tropical bien organizada, a la que llamaron "Fifteen", se acercaba.

Curaçao, nuestro refugio

Con las primeras luces del día siguiente, con el cielo nublado y el viento muy cerrado del W/SW por la amura de babor, zarpamos rumbo a Curaçao. Fueron 38 millas de ruidosa navegación con el fin de ayudar a unas velas muy cazadas, que apenas se sustentaban con tan crítico ángulo. Podríamos haber abierto el rumbo y dar bordos, pero entonces no conseguiríamos llegar de día para entrar en Spaanse Water, cuya recalada es necesario realizar con luz solar. Nada más llegar largamos el hierro en el lagoon, perfecta-



Los amarres de Bonaire



El Tin Tin atracado en Bahía Redonda (Venezuela continental)

mente protegido de la mar, sobre fango, en 10 metros y con 90 metros de cadena filada... y como era previsible, al día siguiente la tormenta tropical "Fifteen" ¡se había transformado en el huracán "Omar"! Este fenómeno sorprendió a gran parte de la flota al ser el último ciclón tropical de la temporada y originarse en una fecha mucho más tardía de lo habitual. Su centro llegó a estar a tan solo 120 millas al norte de Curaçao, desplazándose hacia el NW a tan sólo dos nudos. Durante cuatro días permanecemos a bordo soportando vientos constantes de entre 30 y 40 nudos con picos de 45. Por suerte el tenedero dentro de este lagoon es puro fango, el cual engulló el ancla hasta tal punto que a la hora de izarla de nuevo nos llevó su tiempo y esfuerzo. Tras el paso de la perturbación, pudimos visitar relajadamente Willemstad, una ciudad que llama la atención por sus cuidadas cons-

trucciones pintadas en colores pastel. La estancia en Curaçao, tras el huracán Omar, estuvo influenciada por distintas ondas tropicales que provocaban, cada cuatro o cinco días, gran inestabilidad atmosférica acompañada de abundantes lluvias. Nuestra permanencia en la isla se alargó más de lo previsto, pues tras las ondas, las calmas auguraban

una travesía hasta Colombia realmente larga, por lo que decidimos esperar una meteorología que nos favoreciese. La siguiente travesía, de 483 millas, nos llevaría a tierras colombianas, para ello tendríamos que pasar por el Cabo La Vela. Este área que rodea el cabo y la desembocadura del Río Magdalena está considerado uno de los cinco pasajes más difíciles del mundo, por lo que a la hora de zarpar tuvimos en cuenta que durante un intervalo de tres días el viento y, sobre todo, el oleaje fuesen escasos, pues no es extraño encontrar normalmente olas de cuatro metros o más en esta zona, junto con vientos de 30 a 35 nudos constantes. Tras cuatro jornadas de calmas, tormentas y vientos que rolaban descontroladamente, arribamos a Cartagena de Indias, la gran ciudad fortificada de eminente sabor español. □

www.velerotintin.blogspot.com

Cartagena de Indias (Colombia) en la proa

